

EDUMS

Revista
d'Educació per
una Mobilitat
Segura

LA REVISTA D'ADEVIC

Educació viària amb valors: passat,
present i futur



25è ANIVERSARI d'ADEVIC

i molt més, amb l'objectiu de la prevenció
des de l'educació, per i per a les persones!

**Una mica de la
nostra història.**

**ROAC, el model
pedagògic**

EN AQUESTA EDICIÓ



COORDINADOR EDICIÓ

MANEL PASCUAL



JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENT

SALVADOR ZOROA

SECRETÀRIA

EVA IGLESIAS

TRESORER

VICENÇ PÉREZ

VOCALS

MANEL PASCUAL

XAVIER MARTÍNEZ

IVAN NIETO

L'opinió manifestada pels autors dels articles publicats a títol personal que es publiquen en aquest mitjà digital no necessàriament es correspon amb la d'ADEVIC com a Associació.

Aquesta comunicació se li envia a partir de les dades de contacte que ens ha facilitat o son públiques. Si desitja canviar la seva adreça de correu electrònic dirigeixi la seva petició per correu postal a ADEVIC -Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària de Catalunya", Edifici Trade (Torre Sud), Gran Via de Carles III, 84, 5a planta, 08028 Barcelona; o mitjançant correu electrònic a info@www.adevic.org

Si no desitja rebre els nostres missatges informatius utilitzi els mateixos mitjans, fent constar com a assumpte "DONAR DE BAIXA". La seva petició serà efectiva en un màxim de deu dies hàbils.

www.adevic.org
info@adevic.org

EDUMS

LA REVISTA D'ADEVIC



Editorial i Presentacions	04
Carta Sr. Ramon Lamiel, Director Servei Català de Trànsit	05
Carta Salvador Zoroa, President ADEVIC	06
Raíces en el asfalto: el grupo que cambió la educación vial	08
25 anys, 4 presidents, 4 històries	16
Actualitat: Llei 9/2025 de la mobilitat sostenible	27
ROAC, el model pedagògic	38
Convenis i col·laboracions	49
Fundació Smart Baby; coneixement i compromís per la seguretat infantil	50
Avantatges a socis i sòcies	54



25è ANIVERSARI d'ADEVIC

UNA HISTÒRIA VIVA:

En aquest primer número de la revista EDUMS i donada l'efemèride especial de complir anys, volem fer un repàs de la nostra història: orígens, creixement i consolidació, actualitat... en definitiva, **passat, present i futur**.

A més, volem compartir i difondre les nostres activitats, accions de govern i les relacions que fomentem des de les diferents Junes Directives que han col·laborat sempre en pro de l'educació viària com un valor bàsic per una mobilitat segura i sostenible.

Us convidem a llegir i gaudir d'aquesta edició tan especial.

VOLEM QUE TU PARTICIPIS I COL·LABORIS!

Per a pròximes edicions ens agradaria comptar amb la teva col·laboració... Com? Compartint activitats, informació, experiències... no dubtis i fes-nos arribar propostes!

La línia editorial vol consolidar algunes seccions:

- **Els nostres associats:** secció on poder compartir i divulgar accions, tallers, dinàmiques.... i tot allò relacionat amb els nostres objectius comuns de l'educació a favor de l'educació viària.
- **L'Entrevista:** una entrevista personal d'alguna persona interessant.
- **Entitats col·laboradores:** una secció per donar visibilitat als acords i convenis de col·laboració que ADEVIC ha formalitzat amb diverses organitzacions, les estratègies i accions que ens uneixen en un camí conjunt: la Mobilitat Segura i Sostenible.
- **Avantatges:** informació de serveis o avantatges preferents destinats als nostres socis.
- **La Formacció:** una proposta de programació didàctica dels nostres col·laboradors de FORMACCIÓ.
- **Terra Enllà:** secció per conèixer altres activitats de la resta de l'Estat o de l'estranger.
- **Xarxes Socials:** de vosaltres, socis, col·laboradors i simpatitzants.
- **Agenda:** programació d'activitats que poden resultar de l'interès dels lectors

CARTA DE L'EDITOR



UN CAMÍ SENSE
COMPARTIR NO
PORTA ENLLOC!

Benvolguts/des,

Ens complau presentar-vos EDUMS, la nova revista digital anual impulsada per ADEVIC -Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària a Catalunya- en el marc del seu 25è aniversari.

EDUMS neix com a espai de reflexió, divulgació i reconeixement de les bones pràctiques en educació viària, mobilitat segura i comunitat. És una eina viva que connecta persones, professionals, institucions i societat compromeses amb la prevenció, la pedagogia transformadora i la convivència a l'espai públic.

Els objectius de la revista digital son transversals, navegant entre la visibilització d'accions educatives i comunitàries en l'àmbit de la mobilitat, compartir coneixement i metodologies, recursos i experiències de formació viària.

Al temps, volem promoure la cultura de la visió zero i el compromís amb la seguretat integral, i paral·lelament enfortir vincles entre agents cívics, escoles, famílies i administracions.

La nostra guia son els nostres valors: pedagogia humanista, centrada en les persones i les emocions; la responsabilitat col·lectiva, per una mobilitat inclusiva i segura; la innovació educativa, amb recursos accessibles i adaptables; i el compromís comunitari, des de la proximitat i la col·laboració.

ADEVIC fa més de 25 anys que treballa per dignificar i professionalitzar l'educació viària a Catalunya. Amb EDUMS, volem obrir una nova etapa de comunicació, participació i reconeixement, al servei de les persones i del territori.

Us convidem a llegir la primera edició, compartir-la amb els vostres equips i, si ho desitgeu, proposar continguts per a futures publicacions.

Gràcies per formar part d'aquest camí compartit.

Cordialment,

Manel Pascual Sánchez

CARTA DEL DIRECTOR DEL SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT

L'objectiu del Servei Català de Trànsit és tan ambiciós com necessari: avançar cap a una mobilitat segura i sostenible, sense víctimes mortals ni persones ferides greus. És un compromís amb el benestar de les persones que també compartim des de fa molt temps amb ADEVIC.

La seguretat viària s'aconsegueix des de molts àmbits: la qualitat de les vies, els avenços tecnològics, la gestió eficient del trànsit, el control, la sensibilització ciutadana i l'educació. Totes aquestes accions sumades ens permeten avançar cap a l'horitzó de les zero víctimes i l'educació, especialment l'educació, n'és el pilar essencial.

L'educació per a la mobilitat segura té la voluntat que les persones tinguin les competències necessàries per moure's d'una manera responsable, sostenible i segura. Parlem d'una educació que fomenta la convivència a l'espai públic i que fa possible l'exercici d'un dret fonamental: desplaçar-nos preservant la nostra salut i la dels altres.

Aquesta educació no s'acaba a l'escola ni es desenvolupa en una edat concreta. Ha d'acompanyar les persones al llarg de tot el cicle vital i desplegar-se en tots els àmbits de la societat. Per això és imprescindible la implicació de sectors molt diversos: l'educatiu, el del lleure, les universitats, els centres que formen per conduir, el món laboral, les entitats de gent gran i molts altres. La diversitat d'agents i responsabilitats fa complexa aquesta tasca, però també la fa més rica.

En aquest context, el paper d'ADEVIC és clau. La seva capacitat per reunir professionals de procedències molt diverses i per teixir aliances amb administracions, entitats i empreses permet crear una xarxa. Una xarxa que connecta coneixements i habilitats, experiència i valors amb un objectiu comú i un compromís.

La col·laboració d'ADEVIC i el Servei Català de Trànsit, que va començar fa anys, amb el temps s'ha enfortit i consolidat obtenint resultats molt positius. Jornades adreçades a professionals de la mobilitat segura, assessorament de materials didàctics, difusió d'informació i elaboració de propostes educatives són només algunes mostres d'aquest treball compartit.

Cal destacar de manera especial el Model català d'educació per a la mobilitat segura. El model es va elaborar a partir de les aportacions dels monitors i monitores d'educació viària de les policies locals i dels Mossos d'Esquadra, juntament amb mestres, psicòlegs, pedagogs i altres professionals. Aquest model, promogut i coordinat pel Servei Català de Trànsit, va comptar amb la col·laboració d'ADEVIC i és un bon exemple de com la combinació de visions diferents enriqueix les propostes.

Vull aprofitar aquesta ocasió per agrair la feina i la col·laboració d'ADEVIC i, sobretot, felicitar-los pels seus 25 anys d'existència. Uns 25 anys d'educació per a la mobilitat més responsable, més saludable i més segura.

Ramon Lamiel Villaró
Director del Servei Català de Trànsit

CARTA DEL PRESIDENT

Benvolgudes i benvolguts,

M'enorgulleix escriure aquestes paraules en el primer número de la revista EDUMS d'ADEVIC perquè suposa la plasmació pública de la nostra intenció de posar-nos al servei de les persones en pro de la reducció dels accidents de trànsit.

Ho fem a la nostra manera, ens dediquem a la prevenció mitjançant la formació en educació per la mobilitat segura i sostenible. Tanmateix, aquesta revista va molt més enllà, igual que les nostres accions. Perquè comptarem amb les opinions i les visions de persones de diferents àmbits i col·lectius, institucions, empreses, etc., compromeses amb la seguretat i la sostenibilitat. Car, sobretot, perquè educar per la mobilitat segura i sostenible és educar per la vida. Per una vida plena, conscient i saludable. I això passa, de totes totes, per gaudir de desplaçaments segurs i sostenibles.

Superem amb escreix l'origen de la Visió Zero de reduir els morts en accidents de trànsit, objectiu molt lloable atenent el moment i les circumstàncies de quan es va crear. Ara bé, nosaltres anem molt més enllà. Us imagineu una persona formadora que en les seves sessions ens ensenyés a "no morir" en un accident de trànsit? Oi que no té massa sentit? Nosaltres formem per no patir accidents de trànsit. Així doncs, la nostra visió zero es constitueix en la ferma convicció d'assolir la fita d'erradicar els accidents. Ja està, no hi ha més. L'esperit pur de la prevenció consisteix a eliminar el succés fatídic. Si ho aconseguirem o no ja es veurà, el que tenim clar és que el pas que encetem avui serà determinant per estendre el nostre missatge per arreu.

La Visió Zero ens mou a treballar a l'àmbit de la prevenció i així seguirem. Tanmateix, aquesta revista també neix amb una clara Visió 100!! La visió d'aconseguir que el 100% de les persones lectores se sumin a la comunitat de la visió zero, és a dir, la de les persones que es desplacen amb moderació i amb seny, que col·laboren a estendre el missatge de la prevenció, amb la pura convicció que l'única manera, o la més determinant almenys, de reduir els accidents de trànsit passa per la convivència basada en el respecte mutu i la comprensió de la situació dels altres, així com la mateixa relació amb l'entorn, molt més enllà que el mer compliment de les normes.

A ningú li agrada estar malalt, per això acostumem a sentir-nos dir "que et milloris ràpid". Jo sempre desitjo "que et milloris bé", perquè si no sanes bé la malaltia, recauràs. Per això, fem que la mobilitat no es redueixi a voler arribar abans als llocs. Si us plau, allà on sigui que vagis, arriba bé.

Jo ho tinc clar. Vull que el dia de la meua mort pugui mirar enrere i dir-me: "sí, el teu trajecte ha estat ple i útil, has gaudit de la teua vida ajudant als altres a arribar al final del trajecte amb seguretat, amb sostenibilitat, i ho has fet des de l'amor".

Per això desitjo que tu, persona lectora, ho tinguis clar també: ADEVIC defensa un estil de vida conscient en el que l'important és gaudir del viatge, no tan sols arribar a la destinació.

Des del compromís comunitari que ens caracteritza, els membres d'ADEVIC estem al servei dels altres per facilitar la visió que suma en pro de la sostenibilitat i la seguretat, i amb aquesta revista volem posar a l'abast de tothom una eina que connecti persones de qualsevol col·lectiu per gaudir d'una vida més plena, conscient, segura, sostenible i saludable.

Que tinguis un bon trajecte... i el gaudeixis!

Salvador Zorua Atset
President.



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya



RAÍCES EN EL ASFALTO: EL GRUPO QUE CAMBIÓ LA EDUCACIÓN VIAL

Por José María Navarro

“Es un relato rico, lleno de memoria colectiva, esfuerzo compartido y el nacimiento de algo que trascendió lo local para convertirse en un movimiento. Conviene capturar esa esencia: la unión de monitores, la innovación en educación vial y el espíritu de colaboración que marcó un antes y un después”.



RAÍCES EN EL ASFALTO: EL GRUPO QUE CAMBIÓ LA EDUCACIÓN VIAL

Por José María Navarro

Pues no sé, dijo Alicia. No sé qué podemos hacer...

Se refería a la pregunta que hice en voz alta aquel día de 1989, cuando preparábamos las actividades para integrarlas en el primer programa de educación vial que estábamos desarrollando conjuntamente los monitores de educación vial de Badalona y un técnico de educación, Jordi Arnal, que pedimos al ayuntamiento para colaborar con nosotros.

Se trataba de un debate a favor y en contra de uso del casco en el ciclomotor. Así al dar las clases a los chicos y chicas de 8º de la EGB, 14 años, podríamos debatir sobre la conveniencia de usar el casco o no, ventajas e inconvenientes para utilizar el casco como medida de protección y así circular más seguros.

Estábamos en plena conversación, seleccionando qué actividades eran las mejores para que los alumnos reflexionaran sobre su comportamiento... entonces dije una pregunta en voz alta: ¿Y los que vienen de fuera de Badalona?

Porque, nosotros podemos debatir con los alumnos de Badalona sobre el uso del casco y llegar a la conclusión de que es útil su uso, por la seguridad que nos facilita, pero ¿qué pasa con todos los jóvenes que vienen de otras ciudades?

Sobre todo en verano a la playa... ¿Cómo se forman? ¿Debaten sobre si es conveniente el casco?... Y de ahí la siguiente pregunta: ¿Cómo realizan las clases otras poblaciones?

Aquella pregunta nos sirvió para darnos cuenta que no podíamos trabajar solos. Necesitábamos saber que se hacía en otros sitios,... ¿quién trabajaba la educación vial y como la llevaban a cabo?



PODRÍAMOS DECIR QUE EL ACTUAL #VIRUSVIAL ES LA CRÓNICA DE UNA SEMILLA COMPARTIDA.

J. MARÍA NAVARRO

LA EDUCACIÓN VIAL (...) DEBE TRASMITIR VALORES UNIVERSALES COMO LA RESPONSABILIDAD, LA SOLIDARIDAD, LA EMPATÍA...

J. MARÍA NAVARRO

Eso me llevó a interesarme a través de la Jefatura Provincial de tráfico de Barcelona, si conocían o sabían de alguna población que hiciera clases de educación vial.

Contacté con el funcionario Miguel Ángel Marugan, que se encargaba repartir por la provincia el material que el Centro Superior de Salamanca confeccionaba para todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico de la DGT.

En un principio personalmente no estaba muy de acuerdo con el mensaje que la DGT difundía sobre la Educación Vial por aquel entonces. Ellos proclamaban que servía para educar a los futuros conductores del mañana.

Siempre he pensado y defendido, que la educación vial se debe desarrollar durante todo el ciclo vital de las personas. Que es la herramienta que nos sirve para que las personas perciban los riesgos que sobrelleva cada etapa de su vida, sean conductores, pasajeros o peatones. Que, aparte del conocimiento de las normas y las señales, debe transmitir valores universales como la responsabilidad, la solidaridad, la empatía. Derechos democráticos como la libertad, la justicia, la equidad... De movilidad como la prevención y la autoprotección.

Todo ello realizándolo con actividades lo más participativas posibles como los juegos, el teatro, la lluvia de ideas y los debates. Por ese motivo no tenía mucho contacto con la Jefatura Provincial, pero me sirvió de mucho para conocer que en Cerdanyola del Vallès había un monitor que estaba desarrollando un trabajo muy importante de datos sobre los accidentes de tráfico, y que ese monitor se llamaba Linares.

Contacté con Juan G. Linares, monitor de educación vial de Cerdanyola del Vallès. Él nos dijo que si, que realizaba educación vial y que en Ripollet había otro monitor que se llamaba Salva, que incluso él realizaba como novedad un concurso de dibujos con los alumnos. Contactamos con Salvador Nájera de Ripollet y concertamos un encuentro.

Nuestro jefe, Sr. Cardona, nos facilitó salir de nuestro municipio en horas de servicio e ir a visitar a Salva de Ripollet, ya que en la conversación encontramos muchos temas de conexión. La reunión fue muy fructífera e incluso nos pidió que hiciéramos de jurado en el concurso de dibujo de educación vial que estaba organizando aquellos días. El compañero nos comentó que, en la ciudad de Terrassa, había un equipo de varios monitores que realizaban educación vial y contaban con ayuda de una técnica de educación. Disponían de un programa escrito y fichas para los alumnos, tal como estábamos realizando en Badalona.

También nos informó que sabía de diferentes poblaciones que realizaban educación vial como L'Hospitalet, Cornellá, Gavà, Viladecans, Sant Joan Despí, Esplugues y que Barcelona ciudad, disponía de un gran grupo de monitores que trabajaban por los distritos y los coordinaba una compañera llamada Nuria.

EL 17 DE MAYO DE 1990 SE CELEBRÓ EN BADALONA LA PRIMERA JORNADA DE EDUCACIÓN VIAL.

J. MARÍA NAVARRO

Contacté por teléfono con unos y otros, y la conclusión fue que todos trabajaban educación vial, pero que ninguno sabía lo que hacía el otro, no había criterios fijos, no existía ningún tipo de formación. El material no estaba unificado, unos utilizaban su propio material y otros aprovechaban lo que podían de la jefatura de tráfico, ya que todo estaba en castellano y las clases se tenían que desarrollar en catalán.

Lo que sí percibí era que la gran mayoría trabajaba bajo el concepto del conocimiento de las normas y señales, introduciendo alguna actividad diferente como los concursos de dibujo, el juego de la oca, dominó de señales, sopas de letras, colorear fichas donde se desarrollaban hechos peligrosos o seguros... y alguna otra actividad de ese tipo.

Todo ello me llevó a hablar con el subinspector Sr. Casals, se encargaba en Badalona de la unidad de educación vial, para manifestarle que sería importante poder realizar una reunión con todos los monitores en Badalona para valorar el trabajo que cada uno estaba realizando y buscar pautas comunes.



A mi subinspector no solo le gustó la idea, si no que se involucró de tal manera que la posible reunión, se convirtió en una jornada de educación vial.

Al disponer de todo un día, decidimos junto al técnico, crear grupos de trabajo y de contar con una psicopedagoga para que nos definiera las pautas de los contenidos que deberíamos incluir para cada grupo de edad y como impartirlos. El lenguaje que deberíamos utilizar y los conceptos básicos para una buena comunicación con ellos.

Una brillante idea, ya que se valoró muy positivamente la comunicación de Mercè, la psicopedagoga, y el trabajo en grupo.

El 17 de mayo de 1990 se celebró en Badalona la primera jornada de educación vial, a la cual asistieron más de 50 monitores de diferentes policías locales del área metropolitana de Barcelona y alrededores, más dos compañeros de la policía de Andorra.

Las conclusiones de un grupo de trabajo de aquellas jornadas, nos dejaron claro que hacía falta un modelo común, formación para las personas o agentes que se dedicaran a ello, unificación de criterios sobre que era la educación vial y un esfuerzo común para distribuir, diseñar o crear materiales específicos.

La Generalitat de Cataluña en 1990 creó la Gerencia de Educación Vial con el Sr. Pedragosa al frente como Director, lo que hoy conocemos como Servei Català de Trànsit.

Debido a la demanda creada por las conclusiones del grupo de trabajo, varios monitores seguimos en contacto para intentar cumplir los objetivos que nos propusimos en la jornada de Badalona. Nos reunimos con el director de la Gerencia para solicitarle que organizasen cursos donde los policías locales que desarrollábamos trabajos de monitores de educación vial pudiéramos formarnos.

Paralelamente, contactamos con la Dirección General de Tráfico, solicitando poder asistir al Centro Superior de Educación Vial de Salamanca, para recibir formación y establecer criterios para confeccionar materiales. En el primer trimestre de 1992 se consolidó el primer curso para monitores de educación vial organizado por la Generalitat de Cataluña en la escuela de policía de Mollet del Vallès. En este curso impartido por pedagogos, conocimos a nuestro "guru" de la educación Vial, Francesc Esteban y a Letizia di Bartolomeo junto a otros de sus compañeros que pusieron nombre a muchas técnicas que nosotros desarrollábamos sin saberlo. Ellos descubrieron a un grupo de autodidactas inquietos, con una gran capacidad de aprender y un entusiasmo por crear cosas nuevas.

En junio del mismo año se celebró el primer viaje organizado por un colectivo de monitores de diferentes poblaciones de Cataluña y la DGT, para asistir durante una semana al Centro Superior de Educación Vial de Salamanca. Allí conocimos en primera persona a los técnicos que diseñaban el material de educación vial que luego se distribuía por toda España. Grandes personas como Eugenio, Violeta, Begoña...



EL 16 DE SEPTIEMBRE DE 1992 SE CREÓ (...) EL PRIMER GRUPO DE EDUCACIÓN VIAL DE TODO EL ESTADO ESPAÑOL

J. MARÍA NAVARRO

Nos hospedamos en el hotel Barcelona de Salamanca y todo el grupo realizamos una reunión en el sótano. Salvador nos comentó a todos que sería bueno poder crear oficialmente un grupo de trabajo, y valoramos todos juntos los pros y las contras para poder llevarlo a cabo. La verdad era que nos enfrentábamos a un hecho que no existía bajo nuestro conocimiento en las policías locales. Lo que, si sucedió en aquella semana de convivencia, fue una buena dosis de compañerismo y amistad que nos facilitó el camino a seguir trabajando juntos.

El 16 de septiembre de 1992 se creó oficialmente el grupo de trabajo de monitores de educación vial en la ciudad de Mataró . El primer grupo que se constituía en todo el estado español con el propósito de unificar criterios y trabajar para difundir la educación vial entre otros objetivos.



Se mandó un escrito a la DGT y al ICSV (Institut Català de Seguretat Viària) para oficializar la constitución del grupo. Como se carecía de soporte jurídico, la Asociación de jefes de Policías Locales de Cataluña, ACPOLC, nos recogió en su seno. Lo primero que se solicitó a la ACPOLC fue algo insólito en aquellos tiempos, pero que hizo romper fronteras y abrirse a las policías locales. Pedimos que se nos facilitase poder juntarnos con diferentes monitores de otras poblaciones para trabajar y desarrollar proyectos en común en nuestro horario de servicio. En aquella época solo se reunían los jefes.

Aún recuerdo las palabras del señor Don Manuel Martín, Jefe de la Policía Local de L'Hospitalet y Presidente de la ACPOLC, en la primera jornada técnica organizada por el grupo de monitores: "Sois como un BOLET y no sabemos qué hacer con vosotros".

Pero aquellos monitores si sabíamos lo que queríamos, teníamos claro qué necesitábamos juntarnos para crecer juntos en todos los sentidos. Tanto, que algunos crecimos incluso a nivel personal.

... TENÍAMOS CLARO QUÉ NECESITÁBAMOS JUNTARNOS PARA CRECER JUNTOS EN TODOS LOS SENTIDOS. TANTO, QUE ALGUNOS CRECIMOS INCLUSO A NIVEL PERSONAL.

J. MARÍA NAVARRO

Había ganas de romper barreras,. No nos importaban los esfuerzos, no teníamos miedo a las distancias, . Perdíamos dinero y tiempo personal por el camino... pero necesitábamos trabajar en equipo, vernos las caras, darnos un abrazo, crear confianza entre nosotros, disfrutar innovando, creando, inventando... y sobre todo, construyendo un futuro juntos.

Ese futuro hoy es ADEVIC, la Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària a Catalunya.

El espíritu de muchos compañeros que podríamos enumerar aquí, es el espíritu que ha hecho posible que muchos de vosotros mamáis la esencia de lo que algunos llaman ahora y con gran acierto "Virus Vial".

La gran mayoría somos policías, agentes de Mossos y Locales, pero también tenemos compañeros que sin ser policías llevan dentro esa misteriosa esencia que nos hace especiales, como, por ejemplo Enrique, Pilar, Juan Miguel... Sin olvidar al equipo humano de "Formacció".

El 20 de marzo de 2000, en la ciudad de Begues, y dentro de la XVII Jornada Técnica de Educación Vial, la asamblea ratifica por la práctica totalidad de los asistentes, los nuevos estatutos para constituirse en Asociación. El 17 de octubre de 2000, el grupo de Monitores e Educación Vial de Cataluña se constituye como asociación con el nombre de "Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària a Caralunya".

Aquesta és la història explicada pel company José María. Vivències i emocions compartides.

Però per saber més sobre ADEVIC volem conèixer aspectes més concrets del que suposa aquesta estimada associació de tan important missió social com és el bé col·lectiu i una millor i més segura societat.

Per això proposem un recorregut per les diverses persones que han presidit ADEVIC, les seves vivències i pensaments...



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya

25 ANYS, 4 PRESIDENTS, 4 HISTÒRIES.

UN RECORREGUT PER LES
EXPERIÈNCIES I EMOCIONS
DE LES PERSONES QUE HAN
PRESIDIT ADEVIC

**SALVADOR
NÁJERA
MARTÍNEZ**

70 ANYS



President d'ADEVIC de 1992 a 1997

Soci Fundador del Grup de Treball de Monitors d'educació Viària de Catalunya, d'ADEVIC i FETEVl.

**JOSE MARÍA
NAVARRO
GONZÁLEZ**

68 ANYS



President d'ADEVIC de 1997 a 2018

Cofundador Grup Monitors 1992 (Vocal del 1992 a 1987, President del 1997 al 2000), President ADEVIC del 2000 al 2018 i President d'Honor des de 2018.

**RAMON
COS
TEIXIDÓ**

52 ANYS



President d'ADEVIC de juny 2018 a maig 2025

Soci actiu des de l'any 2008, col·laborador en projectes educatius, impulsor de campanyes de prevenció, participació en jornades pedagògiques i en la definició del model català d'educació viària, i creador de les xarxes socials d'ADEVIC l'any 2014.

**SALVADOR
ZOROA
ATSET**

61 ANYS



President d'ADEVIC des de maig de 2025

Cofundador Grup de Treball del 1990 i soci fundador d'ADEVIC l'any 2000. Secretari de l'entitat del 2013 fins maig de 2023. Participació activa en jornades tècniques, congressos i en guies i programacions didàctiques com les GEMS.

Els hi hem demanat que responguin lliurement unes preguntes que compartim amb tots vosaltres.

Per Manel Pascual

Presentació personal



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya

L'any 1990 vaig ingressar a la Policia Local de Ripollet (Barcelona) i durant 15 anys vaig exercir com a Monitor d'Educació Viària en els Centres escolars del municipi. Actualment jubilat, per raons òbvies.

Cap a l'any 1990, crec recordar, davant la imperiosa necessitat que teníem els Polícies Locals d'adquirir coneixements i formació per a poder transmetre'ls en els centres escolars, vam haver de tirar d'enginy, voluntat i il·lusió, ja que el nostre objectiu anava més enllà d'explicar les normes i significat dels senyals de trànsit.



SN

Vaig néixer a Bienservida, Albacete, l'any 1957. Quan tenia 12 anys, em vaig traslladar a Badalona, una ciutat on he crescut personalment i que considero casa meua. Durant la meua adolescència, vaig descobrir la meua passió per la muntanya i pels amics amb qui compartia somnis i aventures, a més de la responsabilitat d'exercir com a monitor en un esplai, on organitzàvem jocs educatius per al temps lliure.

L'any 1980 vaig començar a treballar a la Guàrdia Urbana de Badalona. Sis setmanes després d'incorporar-me, una nit de servei a les cinc del matí, vaig haver de donar una notícia a una família que va marcar profundament la meua vida. Des d'aleshores, he posat tots els esforços en prevenir accidents de trànsit, especialment després que el 1989 se m'oferís entrar al servei de col·legis.



JM





SN



Amb les motivacions esmentades, iniciem contactes entre municipis que desenvolupaven activitats sobre Educació Viària i vàrem coincidir que junts podríem aportar més. Quan dic, iniciem, m'estic referint a companys i companyes de municipis com José María i Alicia de Badalona, Marina de Caldes de Montbui, F. Nieto de Viladecans, Fernando i Adolfo de Mollet, Paqui, Jesús i Elena de Terrassa, Quim de Polinyà, María Angeles de Mataró, Joan G. Linares de Cerdanyola Lluís d'Esplugues, Francesc i Manolo de Pineda, Pilar de Girona, Amador del Prat, Tere de Sant Boi, o Ana de L'Hospitalet.

*Amb aquest nodrit grup humà, 2 anys més tard, assistim a un curs que concertem amb el Centre Superior d'Educació Viària de Salamanca, dependent de la DGT. No cal dir, la importància d'aquell curs, ja que de la formació que vam obtenir i l'extraordinària convivència, allà mateix, a Salamanca, vam posar la primera pedra del **Grup de Monitors d'Educació Viària de Catalunya**.*

A partir d'aquí, l'emoció i il·lusió ens va fer ser més ambiciosos i iniciem contactes amb col·lectius, associacions i institucions que ens poguessin facilitar un espai per a desenvolupar els nostres objectius de la millor manera possible.

Per descomptat que els inicis no van ser fàcils, però els contactes i relacions amb les diferents entitats van anar donant el seu fruit i el primer assoliment aconseguit, va anar la instauració del primer curs per a Monitors en l'antiga Escola de Policia de Catalunya. Vull esmentar aquelles entitats a les quals em referia, donada la importància que van tenir en la nostra història: ACPOLC, Associació de Caps de Polícies Locals de Catalunya, Institut Català de Seguretat Viària, Prefectura provincial de trànsit de Barcelona, i la FEMP, Federació Espanyola de Municipis i Províncies.

Amb posterioritat, en el si del Grup es va valorar la idea de fer un pas per a convertir el Grup en Associació i obtenir una cobertura legal i es van aprovar els estatuts que ens identificava com ADEVIC, sent president durant uns anys fins al nomenament del company de Badalona José Maria Navarro. Ressaltar també, que una vegada reconeguda com a Associació, vam posar en marxa la creació de FETEEVI, Federació Estatal de Tècnics d'Educació Viària. La coordinació i la Presidència del qual vaig ostentar durant uns anys. Tasca altament gratificant ja que vam poder comprovar l'interès que va despertar en tot el territori estatal la nostra experiència a Catalunya.

Per descomptat que tot el que es va aconseguir en aquests anys per a l'Educació i Seguretat Viària, no hagués estat possible sense el treball, sacrifici i il·lusió de totes les companyes i companys que vam creure en aquell projecte, dels quals guardo un grat record i amistat.

Que no hi hagi cap dubte, de l'orgullós que em sento en veure com més de 30 anys després, continua viu aquell camí que vàrem iniciar uns quants bojos, en els quals pocs creien i, des d'aquestes línies, us animo a continuar, perquè els objectius amb els quals vam néixer com a Grup, puguin continuar donant els seus fruits.





JM



En els orígens, el concepte d'Educació viària per a una mobilitat segura encara no existia. La Direcció de Trànsit parlava d'educar els futurs conductors, però jo sempre he pensat que el més important és formar persones capaces de compartir les vies, tant si són vianants, passatgers o conductors.

He dedicat 30 anys de la meua trajectòria professional a dissenyar jocs, activitats, programes i projectes educatius centrats en valors universals com la responsabilitat i la convivència, així com valors democràtics com la igualtat i la llibertat, i de mobilitat segura com la prevenció i l'autoprotecció. Crec fermament que l'educació viària és una tasca col·lectiva; per això, sempre he impulsat la creació d'associacions per compartir experiències, coordinar criteris i treballar amb objectius comuns.

Tant en la meua vida personal com en la professional, sempre he procurat transmetre el meu coneixement i experiència, i impregnar aquesta filosofia vital a totes les persones que m'acompanyen.

Motivacions i objectius de la vostra participació en ADEVIC?

Durant cinc anys, el grup de monitors de Catalunya ha promogut una nova visió de l'educació viària tant al territori com a la resta de l'Estat Espanyol, amb el president liderant el procés. A principis de 1997, un canvi a la direcció de la policia local de Ripollet va provocar que Salvador Nájera, president del grup, deixés la unitat d'educació viària i passés a realitzar altres tasques, fet que li va impedir continuar amb les seves responsabilitats i col·laborar amb la resta de monitors.

Aquesta situació va obrir la porta a una renovació de càrrecs i a l'elecció d'un nou president. Tot i considerar-me més dinamitzador que no pas presidencialista, els companys van confiar en mi pel meu compromís i proximitat amb els monitors, la meua disponibilitat i la tasca compartida.

El primer gran pas que vaig prendre com a president va ser reunir tot el treball realitzat fins aquell moment i presentar-lo als Premis i Guardons per a la Millora de la Seguretat Viària de la Generalitat. Com a resultat, el Grup de Monitors d'Educació Viària de Catalunya va rebre un ACCÈSSIT atorgat pel Departament d'Interior com a reconeixement a la seva tasca i com a millor fòrum de debat en l'àmbit de la seguretat viària. L'acte de lliurament es va celebrar l'1 de juliol de 1997 al Palau de la Generalitat amb el Conseller d'Interior Sr. Xavier Pomés i Abella.

La meua motivació s'ha centrat en difondre la filosofia del grup, afrontant les dificultats amb determinació. Els pedagogs que ens han format comparteixen aquesta manera de pensar, reforçant la nostra perspectiva sobre l'educació viària. Els objectius establerts eren concrets: continuar la formació especialitzada, fomentar l'intercanvi, cohesionar els monitors, difondre la filosofia a altres poblacions, unificar criteris, col·laborar amb institucions, confeccionar materials propis, crear debat públic, integrar col·lectius i impulsar la Federació Estatal.



Per assolir-ho, vam crear el document "L'associació: un cas pràctic per a l'intercanvi d'experiències", presentat en trobades nacionals i congressos, inspirant altres projectes fora de la nostra comunitat. Aquest interès va permetre consolidar el lideratge del grup, promovent la constitució de nous grups arreu del país per fundar la Federació Estatal. Durant una jornada estatal a Cerdanyola del Vallès, es van definir les bases i es va formar una coordinadora que va fer possible la creació de la federació.



JM



El desembre de 1999, coincidint amb les Jornades de Clausura organitzades per la DGT, es va formalitzar l'assemblea constituent de la Federació Estatal de Tècnics en Educació Viària (FETEEVI), registrada oficialment pel Ministeri de l'Interior. Salvador Nájera, per la seva capacitat de lideratge, va ser escollit primer president de la federació. A Catalunya, el 21 de juny de 1999, a Caldes de Montbui, durant la XVI Jornada Tècnica d'Educació Viària, es va celebrar una assemblea que va orientar el grup cap a la seva conversió en associació.

El 20 de març de 2000, a Begues, es van ratificar els estatuts de l'associació catalana gairebé per unanimitat. Finalment, el 17 d'octubre del 2000, el departament de Justícia va comunicar oficialment la constitució del Grup com a Associació per al Desenvolupament de l'Educació Viària a Catalunya (ADEVIC), comportant la sortida d'ACPOLC, tot reconeixent la bona relació mantinguda. Les activitats per assolir els propòsits inclouen: Jornades Tècniques, Jornades de Treball, Jornades Estatals coordinades amb diverses comunitats d'Espanya.

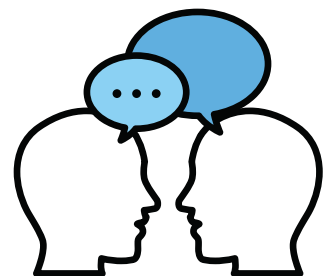
El grup ha col·laborat amb el Servei Català del Trànsit mitjançant el GT-21 i ha contribuït en la revisió i creació de materials de mobilitat segura, publicats posteriorment per l'Administració. També hem participat en la creació de la Guia GEMS, presentada a Barcelona en el III Congrés sobre Polítiques Europees sobre Trànsit el 2004; hem consolidat la formació a l'Institut de Seguretat Pública de Catalunya; i hem impulsat el "projecte Gabi", on alumnes de 4t d'ESO ensenyen educació viària als de 1r de primària, amb professorat de diversos centres i suport de l'ADEVIC i el Centre de Recursos Pedagògics de Badalona.

La col·laboració amb universitats i la participació en diverses trobades arreu de l'Estat han estat constants. Tot aquest esforç ha permès assolir els objectius plantejats, gràcies al treball conjunt, l'entrega, la creativitat, el compromís i l'amistat entre membres. Hi ha hagut moments de dificultat, però la persistència i la convicció en el valor social de l'educació viària ens han portat a superar-los. Avui, podem afirmar amb orgull que la feina feta ha donat fruit, comptant a ADEVIC amb professionals dedicats a aconseguir una mobilitat més segura i sostenible.

Relacions durant el mandat?

El balanç del mandat se centra en les persones que han contribuït, cadascuna dins les seves possibilitats, destacant la professionalitat, humilitat i el compromís especial dels monitors d'educació viària. Considero que no he exercit un mandat presidencial, sinó que he estat un company persistent que ha treballat amb el grup per assolir els objectius. Subratllar que els èxits són fruit d'una tasca col·lectiva, des dels fundadors fins als socis més implicats.

Actualment, l'associació compta amb més de 170 professionals a Catalunya i més de 230 a la resta de l'Estat, fet que la posiciona com una entitat altament professionalitzada. Aquest orgull és encara més gran recordant els inicis difícils, on calgué superar barreres i fomentar el treball en equip, pilar fonamental de l'esperit del grup.



Comentari lliure

Pel que fa a l'impacte social, es valora molt positivament la tasca de l'associació: ha posat en relleu l'educació viària i el treball actitudinal, implicant l'administració per establir un canvi de paradigma. Ha impulsat la formació al llarg de tot el cicle vital, fomentant la percepció del risc i la presa de decisions per aconseguir una mobilitat més segura i sostenible.

Finalment, es destaca la col·laboració amb el Servei Català de Trànsit des dels anys 90, que ha permès unificar criteris i estratègies. La relació amb els directors i responsables ha estat excel·lent, amb una contribució constant que ha consolidat un mètode referent en educació viària per a una societat més segura i sostenible.

Presentació personal

Soc en Ramon, una persona molt positiva, transparent i adaptable, que sempre ha cregut que la mobilitat no només és un dret, és un compromís amb la vida. La meva trajectòria professional ha estat marcada en un primer moment per la investigació dels sinistres viaris i poc després en la seva prevenció. Aquesta per mi, ha de ser mitjançant l'educació i la formació, MAI amb la repressió i el càstig.



RC



Soc Salvador Zoroa, tinc 61 anys i formo part d'ADEVIC des dels seus inicis.

Des de ben jovenet que estic implicat en entitats de participació ciutadana als àmbits de la salut, la seguretat i l'esport, sobretot des de la perspectiva de la prevenció i la formació. Per això, més enllà de l'exercici professional, i per millorar-lo també, crec en la ferma convicció que cal cercar mecanismes col·laboratius per crear xarxa entre els diferents agents socials que aportin formes d'avançar tan social com personalment.



SZ



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya

**RC**

El canvi social o la manera de transformar la forma com ens movem, ha de canviar perquè darrere de cada sinistre (accident de trànsit) hi han històries, famílies i somnis fets malbé. Quan vaig començar a col·laborar amb ADEVIC, ho vaig fer des de la convicció que la prevenció és la millor eina per evitar el dolor que havia vist massa vegades, i que esperava obrir més la mirada i el camp de visió, perquè des del meu col·lectiu professional moltes vegades ens limiten.

La meua vida professional s'ha mogut entre la investigació, el patrullatge, l'educació i la formació aplicada a la seguretat viària. He treballat per fer entendre que la mobilitat no és només arribar d'un punt a un altre, sinó fer-ho amb respecte, responsabilitat i consciència en tot moment i a totes les edats i col·lectius. Aquesta mirada m'ha portat a unir-me a projectes que posen les persones al centre, des de tallers amb infants fins a jornades amb professionals i administracions.

Em defineixo com algú optimista, proper i vital. Crec molt en la força de les aliances (ajuntar-nos), en la força de les comunitats (grups, equips,...) i en la capacitat de cada persona per generar canvi. Ser president d'ADEVIC ha estat una oportunitat única per convertir aquesta filosofia en acció, donar veu als formadors i formadores, impulsar polítiques educatives i formatives i fer pedagogia social. Perquè, al final, la mobilitat és una causa que ens implica i ens pertoca a tothom.

Motivacions i objectius de la vostra participació en ADEVIC?

Quan vaig assumir la presidència el juny de 2018, ho vaig fer amb una idea clara: ADEVIC havia de ser més que una associació de caràcter civil i sense ànim de lucre (on hi havia i hi ha molts polícies), havia de ser un referent en educació i formació per a la mobilitat segura, havíem de ser més visibles tots els nostres formadors i tots els seus projectes i els seus reptes, i havíem de ser rentables.

Veníem d'anys on només hi aguantàvem per amor i estima per l'anterior president, en Jose Maria, on ell ho assumia tot, tant econòmicament com amb participació, perquè com tota entitat viva els moviments van i venen depenent de la seva gent. Així doncs el meu objectiu era doble: donar veu i dignitat a totes les persones formadores, principalment socis d'ADEVIC (perquè érem molt pocs) i convertir l'educació per a la mobilitat segura en un valor social compartit.

Volia reforçar la presència d'ADEVIC en l'àmbit institucional, establir ponts amb administracions i entitats, i fer créixer la dimensió educativa i formativa. Somiar amb una "Visió Zero" no era utòpic, era una meta que exigia compromís, tecnologia, educació i empatia. I això era el que volia portar.

Records i emocions?

Recordo la primera gran jornada que vam organitzar l'octubre de 2018. On vàrem aconseguir en només 3 mesos realitzar-la, generar ingressos importants per la nostra entitat mitjançant les aportacions d'empreses de Figueres, desplaçar més de 174 persones assistents en un dia complet dedicat a nosaltres, retrobar-nos altre cop tanta gent apassionada de l'educació i la formació per a la mobilitat segura. Els farts de riure que ens vàrem fer amb les activitats de la Txé Arana.

Les jornades estatals de FETEV i Jornada Tècnica d'ADEVIC, també realitzades a Figueres, havien generat moltes expectatives tant interna, com externament (i personalment), i poc a poc es van anar apagant per qüestions pressupostaries de les administracions col·laboradores fins al punt de prendre una decisió de junta directiva de continuar amb tot allò que significava. Va portar plors, tensions, ràbia... però finalment es van realitzar amb un èxit aclamador segons tots els assistents, no tant per mi (degut a la meua autoexigència).



**RC**

Records i emocions? (continuació)

Ara aconseguir poder realitzar el curs de Dinamitzadors Viaris amb el suport i finançament del Servei Català del Trànsit, realitzat per FormAcció, amb la certificació de l'Institut de Seguretat Pública de Catalunya i obert a tots els nostres voluntaris de tota Espanya, amb l'objectiu d'aconseguir 10 programacions adreçades al col·lectiu motorista, això va ser únic però esperem que pugui continuar o ampliar el format del curs. A part, un altre gran repte aconseguit va ser que aquestes 10 programacions es publiquessin a la web de l'ISPC en català i castellà per tal que tothom qui vulgui les pugui consultar o descarregar.

De reptes n'hem tingut molts, des de la digitalització de la nostra entitat, que a hores d'ara encara estem en aquest procés, la utilització de la comunicació digital externa i interna amb anàlisi d'aquesta, la coordinació amb administracions, l'augment de persones associades... però cada repte ha estat i és un aprenentatge.

Relacions durant el mandat?

Res del que hem fet hauria estat possible sense aliances, i sempre hem anat de la mà amb el Servei Català de Trànsit, principalment amb la nostra Farners, però sempre hi hem tingut accés tant a direcció com a tècnics. I poc a poc hem anat tenint llaços d'unió amb ajuntaments, amb entitats com PAT-APAT i amb universitats (UAB). Hem creat llaços professionals espectaculars amb grans professionals, però sobretot amb grans persones. Sempre hem posat pel davant el cor i coneixement al servei d'una causa.

També hem establert relacions amb empreses per incorporar la seguretat viària en la responsabilitat social corporativa. I vam fer sentir la veu d'ADEVIC en fòrums estatals.

Valoració del seu mandat?

Ser president d'ADEVIC ha estat una de les experiències més intenses i significatives de la meua vida. He après que per molt que vulguis compartir un compromís no tothom el viu amb el mateix ritme i amb la mateixa implicació. He après molt personalment, he ratificat qui soc i com soc, i tinc clar, molt clar que soc un TRACTOR de mil cavalls de potència que al implicar-se en alguna cosa ho fa sense miraments i sempre tira endavant sense parar i pot amb gairebé tot. Aquí és on he après els meus límits. Crec que deixo una associació més forta, més visible i més connectada amb la societat. Hem avançat en prevenció, en educació i en formació. Hem posat les persones al centre del debat.

Però encara queda molt per fer, reduir la sinistralitat, aconseguir que la mobilitat sigui un valor compartit per tothom, integrar la tecnologia sense perdre el factor humà. El camí continua, i sé que ADEVIC té la força per seguir liderant-lo. A mi, sempre m'hi tindrà.

Comentari lliure:

Si miro enrere, només puc donar les GRÀCIES. Gràcies als meus companys i companyes de Junta Directiva des del primer a l'últim, a tots els socis i sòcies anteriors, actuals i futurs, a les nostres famílies que sempre ens aguanten i ens acompanyen en aquesta lluita personal, a totes les persones i entitats que treballen amb passió per la reducció dels sinistres viaris i les seves víctimes, a les institucions que han cregut en nosaltres..... i a qui no em vull oblidar, es a la dona que sempre m'acompanya Martina i la nostra filla Tània, i a qui sempre tinc present i qui em definia tant bé (Mister Felicity), la meua mare Teresa, que em van notificar que tenia càncer al pàncrees el darrer moment de les jornades estatals de FETevi i jornades tècniques ADEVIC a Figueres...

El futur de la mobilitat? L'imagino amb més consciència, amb una mobilitat que sigui sinònim de vida i no de risc.

El meu compromís amb la educació i la formació per a la mobilitat segura, sostenible, activa i autònoma no s'acaba aquí. Continuaré aportant, des d'on sigui, perquè aquesta causa és part de qui soc. Perquè cada pas segur és una victòria col·lectiva. I perquè, tal i com he trobat en els estudis que estic realitzant sobre mobilitat, la prevenció és amor en acció.

**SZ**

Des d'adolescent he estat sempre implicat en el món de l'associacionisme i la participació ciutadana, sobretot en els àmbits de la salut, l'esport i la formació, col·laborant amb diferents entitats sense ànim de lucre. La meua principal motivació i tarannà sempre ha estat poder ajudar als altres, així que no és d'estranyar que acabés dedicat professionalment al servei a les persones.

Soc criminòleg especialitzat en la gestió de les polítiques públiques de seguretat, amb l'especialitat a l'àmbit de la mobilitat segura i sostenible. També amb especialitat en violència masclista i igualtat de gènere. He estat policia local, actualment retirat, amb 38 anys de servei a la ciutat de Sant Joan Despí, arribant a exercir de comandament en escales intermèdies.

A més, en l'actualitat, continuo amb la meua passió i dedicació a activitats de formació i l'acompanyament en els àmbits del creixement personal i espiritual.

La meua relació amb ADEVIC, la gran implicació i trajectòria, acompanyada de gran responsabilitat, m'han dut a prendre la responsabilitat del càrrec de president, cosa que em motiva moltíssim i representa una gran responsabilitat i il·lusió. Així doncs, com a president porto poc temps, però podré compartir coneixement i experiències prèvies de responsabilitat, com ha estat exercir molts anys de secretari de l'entitat.

Per acabar, vull compartir, a més de la meua disposició, la meua proximitat i accessibilitat amb totes les persones i entitats amb qui compartim objectius i visions en pro d'una comunitat, convivència i mobilitat més segures i sostenibles, però per sobre de tot, més humanes.

Records i emocions?

Un any... diferent! Intens, no puc dir en temes laborals, però per la meua activitat i compromís social, intens i de molta feina... i ADEVIC sempre present!

Vaig entrar a formar part de la junta directiva d'Adevic l'any 2013, quan es va crear el càrrec de secretaria general amb la finalitat de donar-li una empenta i una renovació integral a tota l'associació, la seva activitat i el seu funcionament.

En aquells temps els socis encara érem tots policies locals i teníem molt clar que si volíem que l'entitat tingués una repercussió social més ampla i molt més enllà de l'estricta àmbit policial necessitàvem obrir-nos a tota la comunitat. Va ser així com van començar a entrar per a una banda mossos d'esquadra i per una altra persones relacionades o motivades amb el món de la seguretat viària provinents de diferents entorns, ja fossin relacionats amb l'educació, el lleure o en altres àmbits.





SZ



Records i emocions? (continuació)

Recordo els primers anys amb molta alegria perquè en vista de la nostra inexperiència en el camp pedagògic vam saber cultivar el valor de l'amistat com l'esperit de totes les nostres accions tant per emprendre com per a aprendre, un valor que ha continuat fins avui en dia i que continuarem treballant en el futur.

El resultat d'hores i hores de converses, coordinació, col·laboració, d'estudi i de compartir els pocs recursos que teníem ens van empènyer a crear una xarxa de professionals efectiva, amb força per aconseguir l'interès de les administracions. Així, per exemple, de la mà del Servei Català de Trànsit (Institut de Seguretat Viària de Catalunya originàriament) vàrem fer realitat el primer curs de nivell 1 de monitors i monitores d'educació viària, l'any 1992. Un abans i un després!

Relacions durant el mandat?

Fins al dia d'avui moltes i molts policies s'han format en educació per la mobilitat segura, gaudint dels millors professionals, Formacció, que ens guien i motiven i, amb l'esforç de tothom, han anat conformant el model pedagògic que coneixem com a ROA i que s'estén per tot el país.

Futur?

Tan sols desitjo que l'esperit d'Adevic es perpetui d'ara endavant per estendre el nostre missatge. Els nostres valors "viàries" són responsabilitat, respecte i moderació; tanmateix, anem molt més enllà, donat que eduquem per la convivència en tots els àmbits.

No eduquem tan sols per la seguretat viària, sinó que eduquem per la vida. Per gaudir d'una vida segura, sostenible i saludable.



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya

1 2 3 juny

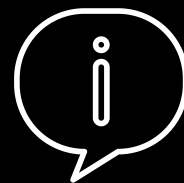
Figueres



JORNADES ADEVIC

**L'educació i la formació viària
per als usuaris de la motocicleta**

30a Jornada Tècnica d'ADEVIC i 14a Jornada Estatal de FETEV



L9/2025 - LA LLEI DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE

Ley de Movilidad Sostenible: Claves de la Transformación

Establece un nuevo marco jurídico en España, reconociendo la movilidad como un derecho fundamental. Crea un sistema de transporte integrado, descarbonizado e inclusivo, con las personas en el centro a través de nuevas herramientas de gobernanza, planificación y financiación.

Un Nuevo Paradigma: La Movilidad como Derecho



La movilidad es un derecho ciudadano

Es un medio clave para ejercer otros derechos como el trabajo, la educación y la salud.



Hacia un sistema descarbonizado y eficiente

90%
REDUCCIÓN EMISIONES PARA 2050

El objetivo es lograr una reducción del 90% en las emisiones del transporte para 2050.



Nueva jerarquía de movilidad urbana

Se prioriza la movilidad activa (a pie, bicicleta) y el transporte público sobre el vehículo privado.

Pilares de la Ley: Instrumentos para el Cambio



Se crea el Sistema General de Movilidad Sostenible

Un instrumento de cooperación y cogobernanza entre todas las administraciones públicas.

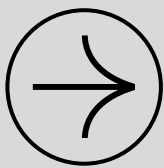
DOMOS: La hoja de ruta nacional

El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible guiará la planificación en todo el país.

Nuevo Fondo Estatal (FECMO) para la financiación

Financiará costes del transporte público y proyectos de inversión para una movilidad sostenible.

PER L'EQUIP DE JUNTA



Un nou marc jurídic per a un sistema de mobilitat sostenible, inclusiu i multimodal

La mobilitat evoluciona: d'un servei de transport a un dret ciutadà fonamental.

“

“La mobilitat s'ha d'entendre com un nou dret dels ciutadans i les ciutadanes, que els poders públics estan obligats a regular i a salvaguardar, [...] com un mitjà per a l'exercici d'altres drets.”

(Extreta del Preàmbul I)

”

La llei respon a un triple imperatiu per a Espanya, tal com es recull en el seu preàmbul:



Cohesió Social i Territorial

Garantir l'accés a serveis essencials (educació, sanitat, treball) i combatre el despoblament, assegurant oportunitats a tot el territori. (Preàmbul I, Art. 4)



Metes Ambientals i Climàtiques

Afrontar la descarbonització (objectiu del 90% de reducció d'emissions per al 2050 segons l'Estratègia de la UE), millorar la qualitat de l'aire (més de 20.000 morts prematures anuals a Espanya segons l'AEMA) i complir amb el Pacte Verd Europeu i el PNIEC. (Preàmbul II)



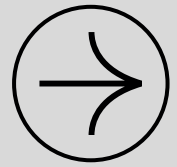
Competitivitat i Resiliència Econòmica

Modernitzar la logística i les infraestructures, aprofitant la digitalització per crear un sistema més eficient i resiliència. (Preàmbul III)

La norma redefineix la mobilitat com un dret col·lectiu i articula instruments de planificació, governança, finançament i innovació per a transformar el model de transport a Espanya

La Llei 9/2025, de 3 de desembre, de Mobilitat Sostenible, estableix un marc jurídic transformador que redefineix la mobilitat com un dret ciutadà fonamental i un instrument essencial per a la cohesió social i territorial, el desenvolupament econòmic i la consecució dels objectius climàtics. Aquesta legislació representa un canvi de paradigma, passant d'una política centrada en el transport i les infraestructures a una enfocada en les persones i la satisfacció de les seves necessitats de desplaçament de manera sostenible, eficient i inclusiva

Els 6 principals eixos de la llei:



Creació d'un Sistema de Governança Coordinada

S'estableix el Sistema General de Mobilitat Sostenible per harmonitzar les polítiques entre l'Estat, les comunitats autònomes i les entitats locals. Aquest sistema es recolza en òrgans de cooperació (Fòrum Territorial de Mobilitat Sostenible) i de consulta (Consell Superior de Mobilitat Sostenible).

Planificació Basada en Dades

S'introdueixen instruments de planificació estratègica com el Document d'Orientacions per a la Mobilitat Sostenible (DOMOS) i s'estableix l'obligatorietat d'elaborar plans de mobilitat sostenible per a municipis, grans centres d'activitat i centres de treball. La presa de decisions es fonamentarà en l'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM), una eina digital per a la recopilació i anàlisi d'informació.

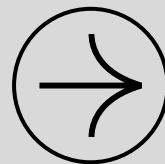
Racionalització de la Inversió en Infraestructures

Es mandata una avaluació rigorosa de totes les noves inversions estatals en infraestructures viàries i ferroviàries. Aquest procés inclou una avaluació ex ante de la rendibilitat socioeconòmica i ambiental, així com una avaluació ex post cinc anys després de la posada en servei, per garantir l'eficiència de la despesa pública i la prioritització d'actuacions amb un alt benefici social.

El pla director de la transformació: Quatre pilars estratègics.



Els 6 principals eixos de la llei:



Model de Finançament Estable

Es crea el Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible (FECMO-FCP), un instrument que estableix un sistema homogeni, objectiu i predictable per a la participació de l'Estat en el finançament del transport públic col·lectiu urbà, substituint els models anteriors de subvencions.

Impuls a la Innovació i la Digitalització

La llei regula un espai controlat de proves (sandbox) per a projectes pilot de mobilitat innovadora, com els vehicles automatitzats. A més, promou l'obertura de dades de transport per fomentar el desenvolupament d'aplicacions de Mobilitat com a Servei (MaaS)

Foment de la Descarbonització

S'estableixen mesures per accelerar la transició cap a una mobilitat de zero emissions, donant prioritat a la mobilitat activa (a peu i en bicicleta), el transport públic col·lectiu i l'electrificació, en línia amb el Pacte Verd Europeu i els objectius nacionals de reducció d'emissions.

PILAR 1

Governança i Col·laboració: Un sistema interconnectat per a una acció coherent.

La llei crea el **Sistema General de Mobilitat Sostenible (SGMS)**, un instrument de cooperació i col·laboració per a l'exercici cooperatiu i eficient de les competències distribuïdes. (Art. 6)

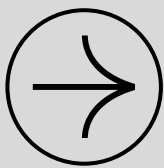


En definitiva, la llei articula una visió integral de la mobilitat que busca alinear el desenvolupament econòmic amb la sostenibilitat ambiental i l'equitat social, posant les bases per a un sistema de transport modern, resiliència i al servei de tota la ciutadania.

Una transformació col·laborativa i contínua

La Llei de Mobilitat Sostenible no és un punt final, sinó el marc estratègic per a una evolució constant. Proporciona l'arquitectura, els instruments i el finançament per construir, entre totes les administracions i la societat, un sistema de mobilitat que posi les persones al centre.





La Mobilitat com a Dret Fonamental i Canvi de Paradigma

Enfocament Centrat en la Persona

La normativa situa les persones i les seves necessitats de desplaçament quotidià al centre del sistema. El transport (vehicles, serveis, infraestructures) es concep com l'instrument per satisfer aquestes necessitats.

PRINCIPIS RECTORS

L'acció de les administracions públiques s'ha de guiar per principis rectors com la seguretat, la cohesió social i territorial, la perspectiva de gènere i no-discriminació, la sostenibilitat ambiental, social i econòmica, la digitalització, l'accessibilitat universal i la resiliència del sistema.

JERARQUIA DE LA MOBILITAT URBANA

S'estableix un ordre de prioritats per als mitjans de mobilitat en entorns urbans, amb l'objectiu de reduir l'ocupació de l'espai públic i les externalitats negatives:

1. Mobilitat activa (a peu, bicicleta).
2. Transport públic col·lectiu.
3. Esquemes de mobilitat d'alta ocupació.
4. Vehicle privat (prioritzant tecnologies de menors emissions).

DIMENSIÓ SOCIAL I INCLUSIVA

La llei aborda de manera explícita la necessitat d'una mobilitat inclusiva, garantint l'accés a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda. També incorpora la perspectiva de gènere i la lluita contra la "pobresa de transport", especialment en zones rurals o afectades per la despoblació.

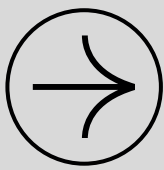
Governança i Cooperació: El Sistema General de Mobilitat Sostenible

Per superar la fragmentació competencial, la llei crea el Sistema General de Mobilitat Sostenible com a instrument de cooperació i col·laboració entre l'Estat, les comunitats autònomes i les entitats locals.

OBJECTIUS DEL SISTEMA

- Coordinar serveis i polítiques de mobilitat.
- Impulsar la integració tecnològica i tarifària.
- Donar suport a la presa de decisions basada en dades.
- Gestionar el sistema amb criteris de seguretat, qualitat i eficiència.

La llei consagra la mobilitat com un dret ciutadà, no com un fi en si mateix, sinó com un mitjà indispensable per a l'exercici efectiu d'altres drets constitucionals com el dret al treball, l'educació, la salut i la lliure circulació.



La Mobilitat com a Dret Fonamental i Canvi de Paradigma

Instrument de Planificació Obligatòria

La llei estableix un marc de planificació multinivell per assegurar la coherència de les polítiques de mobilitat..

INSTRUMENT DE PLANIFICACIÓ ESTRATÈGICA ESTATAL EN MOVILITAT (IPEEM)

Serà el marc de referència plurianual de la política d'infraestructures i serveis de transport de competència estatal, amb una visió integral i intermodal.

PLANS DE MOBILITAT SOSTENIBLE DE LES ENTITATS LOCALS

- Els municipis de més de 20.000 i menys de 50.000 habitants hauran de disposar d'un pla de mobilitat sostenible simplificat.
- Aquesta obligació se suma a la ja existent per als municipis de més de 50.000 habitants, segons la Llei de Canvi Climàtic.

PLANS DE MOBILITAT SOSTENIBLE PER A GRANS CENTRES D'ACTIVITAT

S'establiran criteris per identificar grans centres (comercials, industrials, sanitaris) que hauran de desenvolupar els seus propis plans de mobilitat.

PLANS DE MOBILITAT SOSTENIBLE AL TREBALL

Les empreses i entitats del sector públic amb centres de treball de més de 200 persones treballadores (o 100 per torn) hauran de disposar d'aquests plans, negociats amb la representació legal dels treballadors.

PILAR 2

Planificació i Acció (Part II): Polítiques centrades en les persones i la sostenibilitat.

La planificació es tradueix en mesures concretes que prioritzen la mobilitat activa, inclusiva i de baixes emissions.

Foment de la Mobilitat Activa (Art. 29)



- Priorització de la mobilitat a peu i en bicicleta o cycle en l'àmbit urbà.
- Creació de la **Estrategia Estatal d'impuls de l'ús de la bicicleta** per coordinar polítiques, fomentar el cicloturisme i entendre-la com un element essencial de la mobilitat quotidiana (Disp. Addicional 6a).
- Desenvolupament de vies ciclistes protegides, segures i connectades.

Mobilitat per a Totes les Persones (Secció 2a)

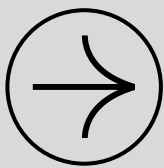


- **Inclusivitat (Art. 30):** Polítiques per promoure l'accessibilitat universal per a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda.
- **Perspectiva de Gènere (Art. 31):** Anàlisi de les polítiques per detectar i erradicar dificultats d'accés en funció del sexe, edat o poder adquisitiu.

Millora de la Sostenibilitat del Sistema



- Impuls de **carrils reservats** per a transport públic, vehicles d'alta ocupació o zero emissions en accessos a municipis >300.000 hab. (Art. 33).
- Promoció del subministrament d'energia elèctrica a vaixells i aeronaus estacionats per reduir emissions en ports i aeroports (Art. 34, 35).



Racionalització de la Inversió en Infraestructures

En resposta a les recomanacions de l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal (AIReF), la llei implementa mecanismes rigorosos per avaluar la inversió pública en infraestructures de transport de competència estatal (principalment carreteres i ferrocarrils).

AVALUACIÓ EX ANTE

Es realitzarà en dues etapes abans de prendre la decisió d'execució:

1. Anàlisi Preliminar de Rendibilitat Socioambiental: Una primera anàlisi per determinar la viabilitat inicial del projecte. Un resultat negatiu requereix una autorització expressa del Consell de Ministres per continuar.
2. Estudi de Rendibilitat Econòmica, Social i Ambiental: Una anàlisi completa i detallada que haurà de superar uns llindars de rendibilitat mínims per a l'aprovació final.

AVALUACIÓ EX POST

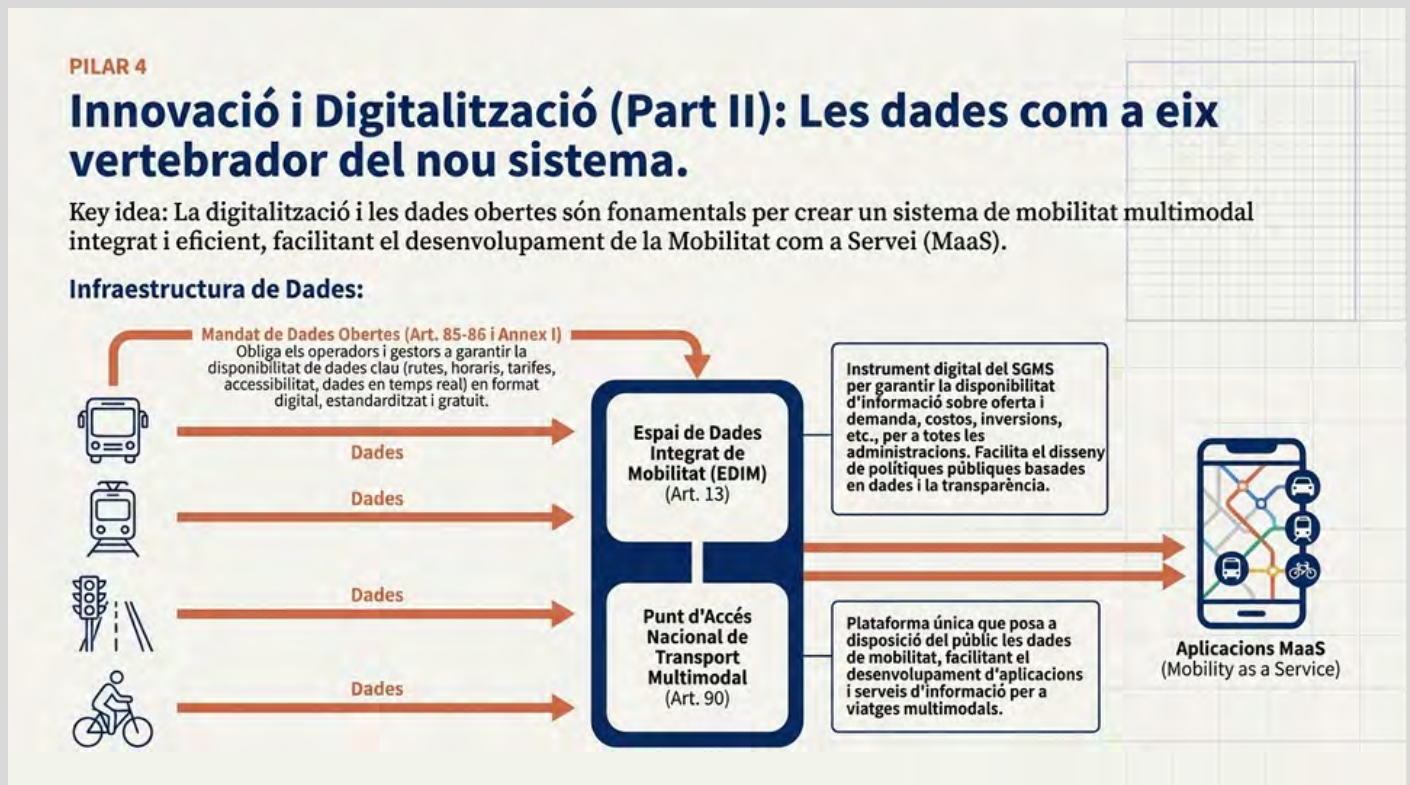
Cinc anys després de la posada en servei d'una infraestructura, es durà a terme una avaluació dels seus resultats reals per comparar-los amb les previsions inicials, especialment en costos i demanda.

TRANSPARÈNCIA

Els resultats de totes les avaluacions (ex ante i ex post) seran públics i es registraran a l'EDIM per millorar la presa de decisions futures.



La llei dedica un títol específic a modernitzar el sector a través de la tecnologia i la capacitat.



Transport de Mercaderies i Logística: La llei busca millorar la competitivitat i la sostenibilitat del transport de mercaderies.

IMPULS AL TRANSPORT FERROVIARI DE MERCADERIES

Es preveuen mesures concretes per augmentar la seva quota de mercat, incloent:

- La implantació d'autopistes ferroviàries.
- Un sistema de bonificacions en els cànon ferroviaris.
- Un programa de suport per a la modernització del sector.

NODES LOGÍSTICS

Es crea la categoria de "nodes logístics d'importància estratègica estatal" per a aquelles terminals intermodals clau per a la xarxa logística del país. Aquests nodes seran prioritaris per a les inversions, especialment en electrificació.

APARCAMENTS SEGURS

Es promourà la creació d'una xarxa d'aparcaments segurs i protegits per al transport de mercaderies per carretera.

Mesures Sectorials Destacades

NOU MAPA CONCESSIONAL DE L'AUTOBÚS

Es redissenyarà el mapa de línies regulars d'autobús de competència estatal per ajustar-lo a les necessitats actuals. Els trànsits que siguin de competència autonòmica es transferiran a les comunitats autònomes juntament amb un mecanisme de finançament per a la seva gestió.

RACIONALITZACIÓ DELS SERVEIS FERROVIARIS OSP

S'estableix un mecanisme perquè les comunitats autònomes, amb l'acord dels municipis afectats, puguin sol·licitar la substitució de serveis ferroviaris declarats com a Obligació de Servei Públic (OSP) amb baixa demanda per solucions de mobilitat més eficients. El finançament estatal es reorientaria cap a aquestes noves solucions.

IMPULS A LA BICICLETA

Es crearà una Estratègia Estatal d'impuls a l'ús de la bicicleta per promoure-la no només com a activitat d'oci, sinó com a element essencial de la mobilitat quotidiana.

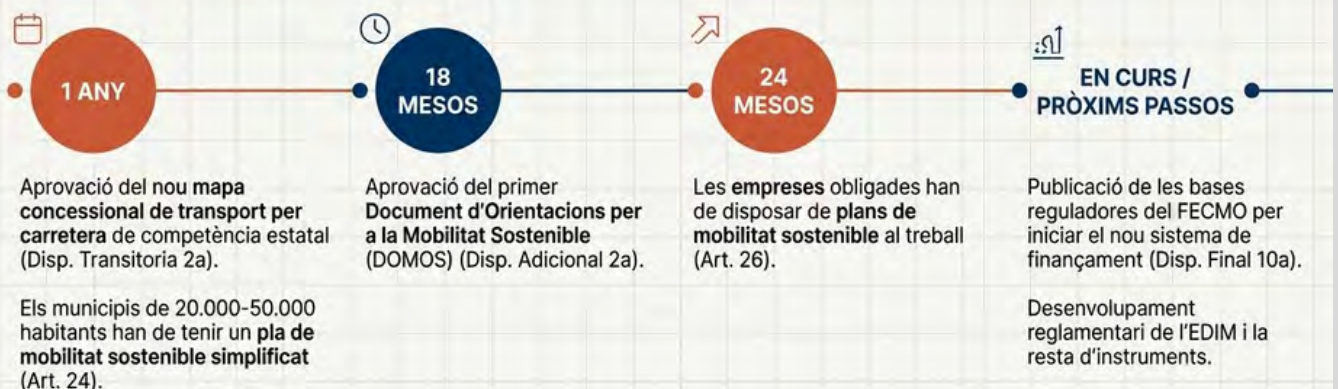
REDUCCIÓ DE VOLS DOMÈSTICS

El Ministeri de Transports impulsarà la reducció dels vols domèstics en aquelles rutes on existeixi una alternativa ferroviària amb una durada inferior a dues hores i mitja, excepte en casos de connexió amb aeroports internacionals.

ELECTRIFICACIÓ

Es dicten nombroses mesures per accelerar la descarbonització.

El camí cap a la implementació: Fites clau i terminis.



Garantia de Compliment

Règim Sancionador (Títol VIII): La llei inclou un règim d'infraccions (lleus i greus) per garantir el compliment de les obligacions, com el subministrament de dades a l'EDIM o l'elaboració de plans de mobilitat, amb sancions de fins a 6.000 €. (Art. 105, 107)



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya

ROAC, EL MODEL PEDAGÒGIC

Francesc ESTEBAN

FORMACCIÓ

Fa no gaire que s'ha tornat obligatori dur una balisa V-16 connectada al cotxe. No volem analitzar aquí l'impacte que això suposa ni discutir la seva bondat envers la seguretat viària. Més aviat el que ens interessa és utilitzar aquesta situació per a reflexionar al voltant de com aprenem les persones.

QUINS ELEMENTS AFECTEN A L'APRENTATGE?

Doncs hi ha quatre coses que hem de saber abans d'intentar explicar res a ningú! Imaginem que parlem d'en Pere, un senyor que ja ha passat la mitjana edat. Conductor habitual, però que no fa grans distàncies. Mai ha tingut un accident dels forts. Casat, dos fills ja en edat de conduir, i un cotxe més o menys nou.



Quina percepció tenim de la situació?

Què en pensa en Pere de tot plegat? Quan ens sentim obligats a aprendre alguna cosa no ens ho solem prendre bé... més aviat, ens "defensem" d'aquesta intrusió a la nostra inèrcia. En Pere, que no sol estar per gaires brocs, com el canvi és legislatiu, com que l'obliguen, li tendeix a semblar que això és una enganyifa per a fer-te gastar diners. Això fa que no es senti gaire interessat en informar-se prou, en veure els diferents aspectes d'aquesta innovació. Punt negatiu respecte a la percepció

REFLEXIONEM AL VOLTANT DE COM APRENEM LES PERSONES.

La possibilitat d'aplicació immediata

En Pere es considera un bon conductor, fa anys que no té accidents i el seu cotxe és força nou. Això fa que pensi que això de la V-16 no va per ell - de fet ni recorda amb precisió si du l'armilla al cotxe-. Es com si pensés "el meu cotxe no s'aturarà i jo no tindrè un accident, o sigui que això ara per ara no ho faré servir!". Punt negatiu respecte a la possibilitat d'aplicació immediata!

L'experiència

En Pere, de fet, només va posar el triangle una vegada, fa una colla d'anys, una vegada que se li va punxar una roda a una carretera nacional. O sigui que, encara que és un conductor experimentat, ell en particular no ha tingut gaire experiència en aquesta cosa en concret. Punt negatiu respecte a l'experiència!

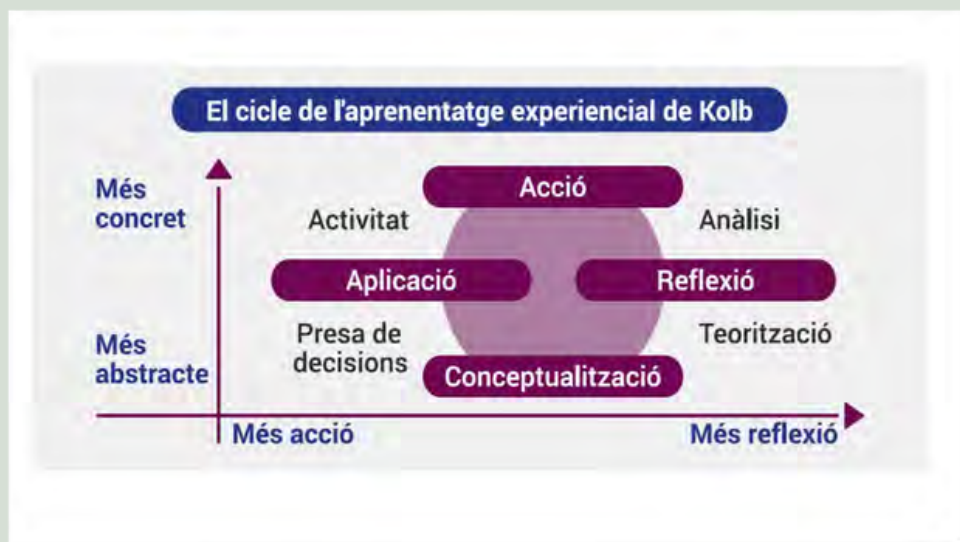
L'interès en les coses que considera necessàries

En Pere és un conductor (i un vianant) sensibilitzat amb la seguretat. Es va sensibilitzar en dur el cinturó de seguretat no només davant sinó també darrera, quan va en bicicleta du casc, i en general es considera una persona prudent. Considerarà que la V-16 és una cosa que pot ser necessària? Probablement, depèn de quines siguin les seves fonts d'informació i com se li plantegin les coses, pensarà una cosa o l'altra.

QUINS ELEMENTS AFECTEN A L'APRENTATGE?

La primera pregunta que s'ha de fer en Pere si vol reflexionar al voltant de com aprèn és si, així d'entrada, prefereix **viure** les coses o si les prefereix **entendre**.

Si prefereix viure-les, és segur que li interessarà partir d'emocions, de situacions reals, de vivències. Si les prefereix entendre, partirà d'idees, de teories, de models, d'explicacions, de conceptes



Ara, una vegada les hem viscut o entès, necessitem veure què podem fer amb tot plegat. I així, pot ser prefereixo pensar, analitzar, observar o **reflexionar** abans d'actuar, o pot ser jo soc d'aquells que prefereix provar, actuar, **aplicar**, passar a l'acció... és a dir, em plantejo si prefereixo **pensar-ho o fer-ho**.

David Kolb construeix la seva teoria de l'aprenentatge a partir d'aquests dos eixos fonamentals, que descriuen **com percebem l'experiència i com la processem**.

*Kolb, nascut al 1939 i encara viu, és el pare de la teoria de l'aprenentatge experiencial (1984: *Experiential Learning: Experience as the Source of Learning and Development*).*

Kolb parteix de la idea que **les persones aprenen a partir de l'experiència**, però que aquesta experiència només es converteix en aprenentatge quan es reflexiona, es conceptualitza i s'aplica.

Aquesta concepció queda recollida en el seu model més conegut: el cicle de l'aprenentatge experiencial (veure esquema). La idea clau és que totes les persones podem aprendre de totes les maneres, però que per assegurar l'aprenentatge, cal passar pels quatre estils.

El model de Kolb té un gran impacte en àmbits com la formació de persones adultes, l'educació, el món empresarial i el desenvolupament professional.

Les aportacions de Kolb han influït profundament en models pedagògics centrats en la persona, en metodologies actives i en enfocaments formatius orientats al canvi real de conducta, com els que s'utilitzen en l'educació per a la mobilitat segura.



Imatge extreta de:

<https://learningfromexperience.com/>

LA EXPERIÈNCIA NOMÉS ES CONVERTEIX EN
APRENTATGE QUAN ES REFLEXIONA,
ES CONCEPTUALITZA I S'APLICA.

I COM LI PODEM ENSENYAR? (EL ROA)

Li podríem explicar a en Pere, com qui explica un manual d'utilització. Li podríem demostrar com es fa servir. Podríem fer amb ell una situació simulada, o ensenyar-li a partir d'un recurs com un vídeo demostratiu. O podrien fer que fes un cafè amb algú que tingui un familiar accidentat per posar el triangle... Cap d'aquestes coses està malament, però probablement, cap d'aquestes coses, sola, farà que aprengui.

Si heu passat pels cursos de Monitor d'Educació Viària, és segur que haureu sentit parlar del ROA.

El ROA, en sí mateix, no és un mètode (la demostració, el joc de rols, l'explicació o l'entrevista, que acabem d'anomenar, si que ho son). **És una estructura** que ens permet articular els mètodes per tal que generin un millor aprenentatge, i està basat, com pots imaginar, en el model de Kolb.

FASE	NOM de la FASE	Relació amb Kolb
R	Reflexió sobre idees prèvies	Observació reflexiva
O	Oportunitat de formació	Experiència + Teoria Experiència concreta + Conceptualització
A	Aplicació a la realitat	Experiència activa
C	Conclusió	Síntesi i globalització Integració del cicle

EL ROA NO ÉS UN MÈTODE, ÉS UNA ESTRUCTURA QUE
ENS PERMET ARTICULAR ELS MÈTODES

LA FASE “R”, O DE REFLEXIÓ SOBRE LES IDEES PRÈVIES

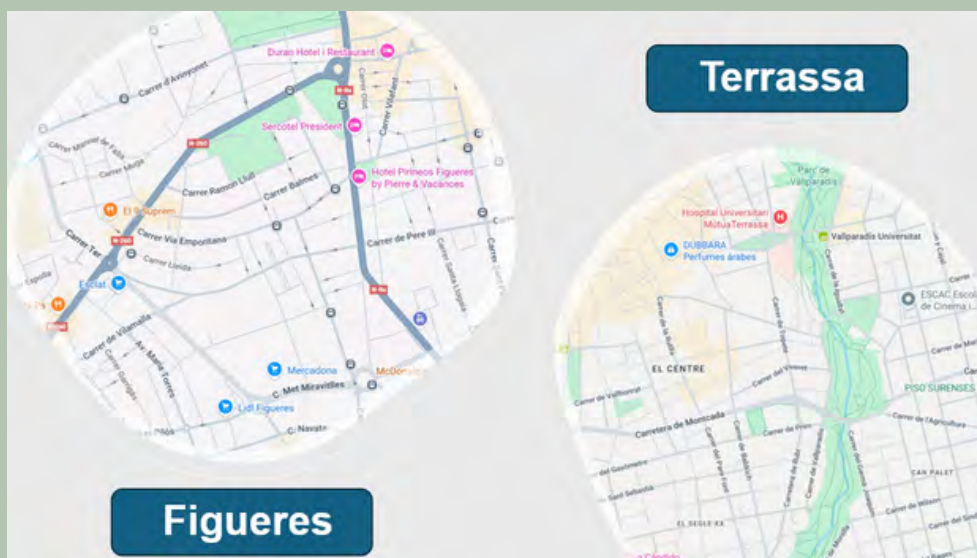
Si fem cas del que diu la neurociència, la primera cosa que hem d'entendre és que el cervell no és una pissarra en blanc. Els participants arriben a la formació amb les seves experiències, les seves emocions, les seves creences, les seves idees prèvies.

I què és una idea prèvia? Una idea prèvia és allò que una persona ja pensa, sap o creu sobre un tema abans que comenci un aprenentatge formal. És a dir, és el “punt de partida mental” amb què una persona arriba a una formació.

En Pere, per exemple, pot tenir la idea prèvia que la V-16 és una llum de senyalització per a situacions d'emergència (**un coneixement correcte**), però no sap que la gràcia es que ha d'estar connectada (**un coneixement incomplet**). Si no ha llegit gaire sobre el tema, potser pensa que en zones de baixa cobertura no funciona (**una creença errònia**, funciona amb xarxa IoT, l'internet de les coses).

En Pere, ja ho hem dit, ha utilitzat poc els triangles (una experiència personal), es mira els “influencers” habituals i poc a poc se li va arrelant una actitud de desconfiança respecte a la V-16.

Les idees prèvies no consisteixen només en recollir què sap i què no sap, sinó també en recollir els seus valors, les seves emocions, les seves actituds.



I què passa si no treballo amb les idees prèvies?

Si no treballes amb les idees prèvies, és com si no sabessis quin mapa mental té en Pere al cap. Tu en tens un, de mapa mental, al teu cap, i dones les instruccions des d'aquí. Però si no coneixes el mapa mental d'en Pere, és com si li donessis les instruccions pel mapa de Terrassa, quan ell està a Figueres. Serà difícil que arribi a port!

Mètodes per a extreure les idees prèvies dels participants, poden ser les preguntes obertes, la conversa clínica, l'anàlisi de casos, els dilemes, la pluja d'idees, un joc, un debat... Tot el que permeti extreure què fa, què sap, què sent o què opina el participant.

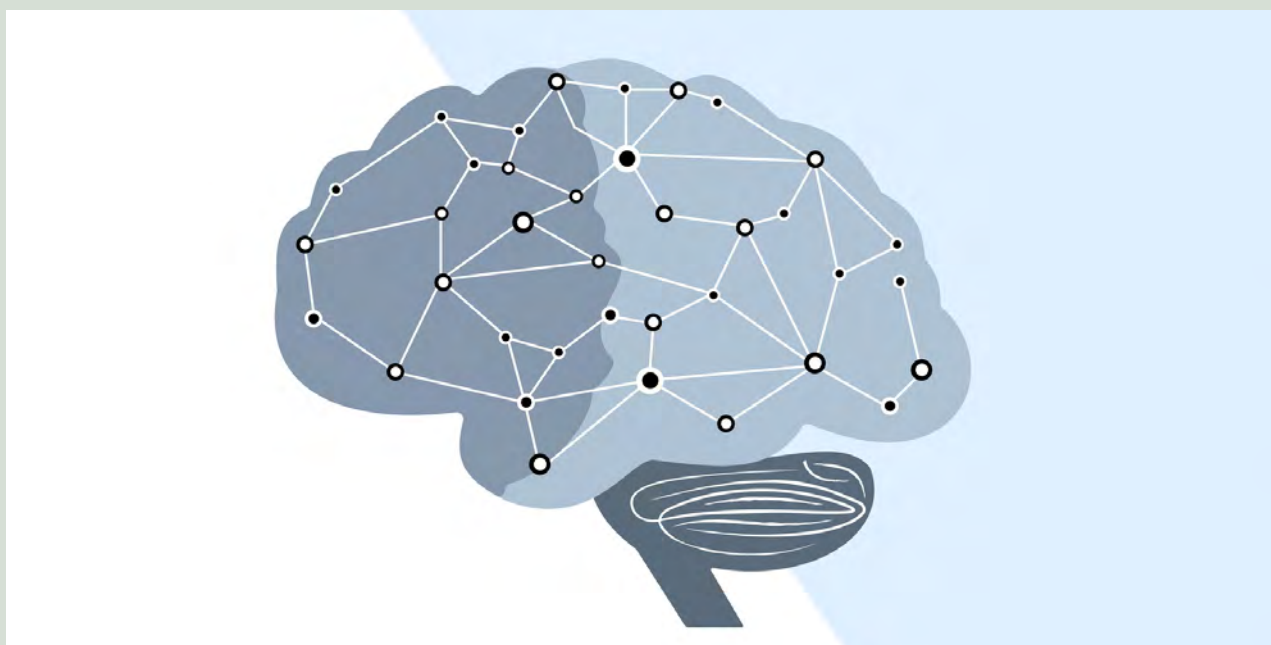
Aprendre no és “omplir”, sinó reorganitzar el que ja hi ha. Si no connectem amb els coneixements previs, no hi ha aprenentatge.

LA FASE DE LA “O”, O DE OFERIR POSSIBILITATS DE FORMACIÓ.

Oferir, no inculcar. Inculcar ve del llatí "*inculcare*", que significa "trepitjar" o "xafar". Inculcar vol dir pressionar amb força una cosa dins d'una altra. Vol dir ficar dins del cap d'algú per força alguna cosa. **Oferir** vol dir permetre que l'altre, lliurement, esculli.

La “O” és el pernil de l'entrepà. El contingut que volem que aprengui. L'experiència que volem generar.

La neurodidàctica ens diu que aprenem millor fent que escoltant. Escoltar passivament genera poc record, mentre que experimentar i discutir generen molta més vivència i, per tant, molt més record. L'aprenentatge actiu modifica el cervell (plasticitat neuronal).



Per tant, en aquesta fase de la “O”, fes jugar a la gent, fes que es posin en dubte les seves teories, recolza't en el grup per a facilitar el canvi. **Emoció i aprenentatge van junts!**

Sense emoció no hi ha aprenentatge: L'emoció activa l'atenció. L'atenció activa la memòria. L'estrès bloqueja l'aprenentatge. La curiositat i la sorpresa l'impulsen. Un cervell espantat o avorrit no aprèn.

El cas (o l'autocas), el dilema, el joc, la simulació, el joc de rols o el treball en petit grup, entre d'altres, són mètodes que van en aquesta fase.

En el cas d'en Pere, ens hauríem de preguntar què és el que volem que aprengui exactament? Volem que sàpiga com funciona? Volem que valori la importància de dur-la al cotxe? Que esculli la que sigui més efectiva i no la més barata?

LA FASE “A”, D'APLICAR A LA REALITAT DEL PARTICIPANT

ROA de la nevera

R

Obres la nevera... mires què hi ha a la nevera...
Selecciones els diferents elements que vols.
Descartes els que estan bé però no t'interessen ara. Llences els elements que estan malament.

O

Tries una recepta que inclou els ingredients
escollits, que suposi un “VALOR AFEGIT”

A

Cuines per deixar-ho “AL PUNT”, per integrar els
diferents ingredients.



Mires què hi ha a la nevera. Esculls els elements i tries una recepta. Però no cuines. Sembla que la cosa no acaba de rutllar.

És com si els hi preguntes pel mar, els hi expliques com es neda... però no practiquen a l'aigua! El més probable (per no dir el segur) és que així no aprenguin a nedar.

La “A” porta la “O” a l'acció.

La persona aplica el que ha après, es trasllada a la vida real. Els models, les explicacions, les teories o els conceptes clau ja no formen part d'aquesta fase.

El cervell no pot mantenir l'atenció durant molta estona, es cansa amb explicacions llargues, necessita canvis de ritme. Necessita concretar, dur a l'acció, posar en pràctica, doncs si no, oblida. I necessita provar i equivocar-se. Equivocar-se és un èxit, doncs em diu què no fer. Forma part del procés. L'error és necessari, l'error no és un fracàs, és una eina d'aprenentatge. Quan una persona s'equivoca i reflexiona: el cervell crea noves connexions, l'aprenentatge es consolida. Penalitzar l'error genera por i bloqueig.

A la “A”, la metodologia ha d'estar el més a prop de la realitat possible. Ha de dur a l'acció. La simulació, el treball en petits grups, el cas i el dilema, si s'hi inclou algun factor nou, poden ser mètodes interessants en aquesta part.

Però recorda, no és l'activitat, si no la reflexió sobre l'activitat el que genera aprenentatge! Com deia John Dewey (1933) no aprenem de la experiència, sinó reflexionant sobre la experiència.

LA FASE “C” DE CONCLUSIÓ, AQUESTA GRAN DESCONEGUDA

La **C** pretén tancar el cicle de Kolb. És com el cafè després d'un dinar, que et permet aturar-te encara cinc minuts més i pensar al voltant de què ha passat, de com estaves al principi i de què has pensat i en què has canviat - si és que ho has fet -, ara, al final de la formació.

El nostre cervell és social: aprenem millor quan compartim, expliquem als altres, debatem, ens sentim acceptats... La **C** és un espai, un contenidor, per a que el participant reflexioni i passi a l'acció, per a que es comprometi, per a que integri el que ha viscut, per a fixar l'aprenentatge.

Comprometre'ns, ens permet apropar-nos a l'acció. Si dic què faré, tendeixo més a fer-ho. I sabem, per les teories de la influència, que la presència dels altres fa que ens motivem i desplaçem el nostre comportament.

És el moment de la transferència, compromís personal, canvi d'hàbit, aplicació immediata



Una proposta de sessió

I si tenim vint “Pere” a l'aula? Què podem fer?

Aquesta és simplement una proposta, que dependrà de la detecció de necessitats que podem fer amb un grup d'adults.



UNA PROPOSTA DE SESSIÓ

FASE	OBJECTIU	MÈTODE I ACTIVITAT	TEMPS
	<i>Presentació de la persona formadora i dels participants</i>		15'
R	<i>Reflexionar al voltant de quines mesures de protecció hem de prendre quan hi ha un accident</i>	Cas + Treball en petits grups: A la Carme se li ha punxat la roda en una carretera comarcal. ... Quins consells li donaries? En quin ordre hauria de fer les coses? Quins dubtes et sorgeixen?	30'
O	<i>Vivenciar la necessitat de ser visible davant d'una situació de risc</i>	Joc Es buscarà un local on es puguin tancar les escletxes, de tal manera que no entri llum des de l'exterior. Es proposarà un joc on diferents persones duen diferents tipus de llums i/o reflectants, de tal manera que puguem vivenciar la lluminositat de cada un d'ells Conversa guiada Necessitat de ser vistos. Necessitat de protegir-nos. V - 16	30'
A	<i>Discutir i practicar els avantatges i dificultats de la utilització de la V - 16</i>	Simulació en petits grups Es farà una simulació de posicionament de la V - 16 al pati o al carrer, seguit d'una enquesta online on es discutiran diferents aspectes de la V - 16	25'
C	<i>Reflexionar al voltant de les pròpies actituds envers la V - 16</i>	Roda de participants: Què t'endús de la sessió?	20'
TOTAL SESSIÓ			120'

A MODE DE CONCLUSIÓ



El ROA(C) és un procés circular que t'ajudarà en la creació de les teves sessions.

Al principi, pensar en termes de ROA se'ns fa un xic difícil, però un cop li trobes el ritme, és una manera senzilla de programar que fa que les persones participants es diverteixin més, estiguin més motivades i, en respectar el cicle de Kolb, siguin respectats els propis estils predominants d'aprenentatge.

De fet, és així que aprenem les coses de manera intuïtiva: pensem què en sabem de determinada cosa, busquem maneres d'aprendre-ho i finalment ho duem a l'acció.

Molta sort en el teu camí pedagògic!

Ja saps a on trobar-nos!
Francesc.

Bibliografia

<https://learningfromexperience.com> (desembre 2025). Web de la organització presidida per David A. Kolb)

2013 DEWEY, John: *Mi credo pedagógico*. KKIEN PUBL. INT

2022 ESTEBAN, Francesc ; DI BARTOLOMEO, Letizia : *Com fer formació per a la mobilitat segura*. SCT. Generalitat de Catalunya.



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya

CONVENIS I ENTITATS COL·LABORADORES

Aquesta secció la volem dedicar a informar i donar visibilitat a les entitats i organitzacions que col·laboren amb nosaltres o amb les quals tenim conveni per difondre i promocionar els objectius comuns i que compartim envers la seguretat de les persones relacionades amb la mobilitat segura i sostenible.

Formació, coneixement, valors... i molt més, son objectius i factors comuns entre totes elles.

Aquí teniu un llistat de convenis i col·laboracions. I en la pròxima secció anirem presentant i compartint informació de tots ells.

Convenis



www.transit.gencat.cat



www.fundacionsmartbaby.com



www.ispc.gencat.cat



www.pat-apat.org



www.formaccio.net



www.escuelademovilidadsostenible.net



www.sabway.es



www.cat.autoescola-farners.com



www.fastparcmotor.com

Adherits



www.fetevi.blogspot.com



www.aesvi.es

FUNDACIÓ SMART BABY

CONEIXEMENT I COMPROMIS PER LA SEGURETAT INFANTIL EN LA MOBILITAT

Josep M. Vallès
President Fundació Smart Baby

Fotos Fundació Smart Baby



La Fundació Smart Baby té com a missió evitar les víctimes infantils en accidents de trànsit, i el seu finançament és completament privat. Un percentatge de les vendes de Smart Baby, el distribuïdor oficial de les marques Joie, Nuna i Tavo per Iberia, va destinat a la divulgació de les pràctiques correctes per fer que els infants i els animals de companyia viatgin segurs en els seus trasllats.

La Fundació Smart Baby proporciona a les Nacions Unides els continguts referents a Seguretat Viària Infantil. Al 2020 es va signar un acord de col·laboració entre ambdues entitats en el qual es reconeixia el coneixement que en la matèria havia aconseguit recollir la Fundació Smart Baby i que a dia d'avui és encara referència a nivell mundial. Fruit d'aquesta col·laboració va sorgir el llibre “la cadireta perfecta no existeix” i el conte “La colla de la roda” amb el que els infants aprenen d’una manera molt entretinguda les bases de la seguretat viària.

Aquesta és una iniciativa única al món, on un distribuïdor fa el que ni els fabricants ni les institucions fan, prenent la responsabilitat de protegir els nadons, nenes i nens (i també les mascotes!), el més preuat que tenim.

Al marge, la Fundació disposa de l’únic protocol de rescat pediàtric al món, destinat a que cap infant resulti ferit per una mala manipulació després d’un accident. Resulta curiós que pels adults estigui tot absolutament estudiat i estandarditzat, i en canvi per als nadons no s’estudia res a cap escola de bombers, sanitaris ni policies.

EL 2020 ES VA SIGNAR UN ACORD DE COL·LABORACIÓ ENTRE NACIONS UNIDES I LA FUNDACIÓ SMART BABY REFERENT A SEGURETAT VIÀRIA INFANTIL

JOSEP M. VALLÈS



Per poder desenvolupar la seva tasca, la Fundació necessita institucions com ADEVIC que escampin els continguts que la Fundació elabora. És una simbiosi perfecta, on ADEVIC sap que pot comptar amb un col·laborador de primer nivell a nivell mundial, i on la Fundació Smart Baby aconsegueix que els seus missatges arribin als pares, mares, policies, mossos i població en general, de manera que tots els infants viatgin cada cop més segurs en els seus desplaçaments per carretera.

La col·laboració entre la Fundació i ADEVIC ve de lluny. Dins les activitats realitzades per la Fundació Smart Baby en col·laboració amb ADEVIC estan l'organització de la 28^a Jornada anual d'ADEVIC i formacions als públics més diversos, des de l'Hospital de Figueres a xerrades a Artesa de Segre, Sant Joan Despí o Llançà.

Al mateix temps, la Fundació Smart Baby elabora plans formatius que sabem que Policia i Mossos, els dos grups més nombrosos dins ADEVIC, necessiten per desenvolupar la seva feina d'una manera impecable.

En aquest sentit, des de març de 2022 les policies estan facultades per sancionar l'ús incorrecte dels Sistemes de Retenció Infantil. Però ningú no els ha explicat què és un ús incorrecte. Des de la Fundació pensem, a l'igual que pensa ADEVIC, que l'educació és la millor eina per canviar actituds, i per això ja fa 2 anys que vam desenvolupar un programa de formació per a Policies Locals i Mossos. Aquest programa l'hem validat recentment a Andalusia, Navarra i les Illes Balears amb gran èxit, i és per això que l'hem presentat al Servei Català del Trànsit i Mossos d'Esquadra perquè l'incloguin en els seus plans formatius.

Però l'interès no està en la sanció, està en el servei al ciutadà. Si en un control s'atura un vehicle per qualsevol motiu i un infant va incorrectament assegurat a la cadireta, qualsevol policia ha de ser capaç de corregir aquesta instal·lació i fer que viatgi segur.

Perquè volem pensar que si un pare o una mare o uns avis porten un nen mal lligat al cotxe és perquè no sap com fer-ho de manera correcta, no per posar-lo en risc de manera deliberada.

La sanció hauria d'arribar només per aquells que no volen entendre que no és acceptable portar un nen de manera insegura un cop se sap com fer-ho de manera correcta.

Igualment, la Fundació Smart Baby, que disposa de l'únic protocol mundial de rescat pediàtric en accidents de trànsit, ha format els membres d'ADEVIC en la millor manera d'atendre un infant que viatja en un cotxe que ha patit un accident.

En principi un Policia o un Mossos no haurien de socórrer cap infant. És sempre millor esperar bombers o sanitaris, que són qui haurien de saber com manipular un nen després d'un accident. Però donat que el protocol marca que, llevat de cas de risc imminent, no s'ha de treure mai el nen de la cadireta, és important que romanguin a l'espera de l'arribada dels serveis d'emergència, ja que treure el nen de la cadireta és equivalent a treure el casc a un motorista que ha patit un accident.



**DISPOSEM DE L'ÚNIC PROTOCOL MUNDIAL DE
RESCAT PEDIÀTRIC EN ACCIDENTS DE TRÀNSIT.**

JOSEP M. VALLÈS

Policies i mossos són habitualment els primers en arribar a lloc de l'accident, i és per això que en cas de risc imminent han de prendre la decisió d'actuar. I és en aquest cas quan han de saber com desinstal·lar una cadireta infantil del cotxe per tal d'extreure de forma conjunta nen i cadireta i no agreujar els possibles lesions.

¿Que policia i mossos no saben com es desinstal·la una cadireta? Cap problema. La Fundació Smart Baby organitza cursos per tal de capacitar-los en aquests aspectes.



Tot això serveix per demostrar que la Fundació Smart Baby necessita ADEVIC tant com ADEVIC necessita la Fundació Smart Baby. Un té els continguts i l'altre té el públic interessat en aquests continguts, ja siguin directament policies i mossos o bé la ciutadania en general.

Per últim, i tot i que no és exactament el seu àmbit d'actuació, La Fundació proporciona ajut a refugiats i famílies en risc d'exclusió social, col·labora amb la Creu Roja i aporta ajut als nens i nenes de poblacions remotes del Marroc, on qualsevol material d'educació és benvingut.

Per últim, m'agradaria recordar que els socis d'ADEVIC disposen de preus especials en tots els productes que ven Smart Baby, sabent a més que una part del benefici de la venda es destina a la divulgació de bones pràctiques en Seguretat Viària Infantil.

Tots hi sortim guanyant.

UN TÉ ELS CONTINGUTS I L'ALTRE TÉ EL PÚBLIC (...) TOTS HI SORTIM GUANYANT!

JOSEP M. VALLÈS

AVANTATGES A SOCIS I SÒCIES

Si els convenis són importants per les nostres estratègies i objectius, el teixit associatiu no és menys, i vosaltres, SÒCIES, SOCIS i SIMPATITZANTS sou indispensables com a suport, motivació i agents multiplicadors dels nostres valors.

Per això volem compartir avantatges i serveis preferents que podeu gaudir com a membres de la nostra associació i un servei més d'ADEVIC.

OFERTES



**Descompte
10%**

amb codi de descompte:

socadevic



Joie
signature

jes.smart-baby.com

Joie

jes.smart-baby.com

TAVO

mascota-segura.es

nuna

nes.smart-baby.com

ESCUELA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Beques i ajuts especials

per a sòcies i socis
d'ADEVIC

info@escuelademovilidadsostenible.net

33% descompte
general en formacions

66% descompte
en postgraus





Allotjament Turístic Rural
HUT - Habitatge d'Ús Turístic

Un entorn per gaudir dels vins Terra Alta, l'oli OVE, la història, el paisatge i molt més... en total tranquil·litat, perfecte per una escapada o estada!

Casa totalment equipada, amb totes les comoditats per a estades familiars o grups d'amics fins a 12 places, amb racons i alguna sorpresa que ben segur us agradarà!

Roser Viladiu i Manel Pascual

+34 607 294 231

info@casavallbona.cat

www.casavallbona.cat



Cr. Colomer, 42
La Pobla de Massaluça, 43783. Tarragona

Descompte del 15%

sobre tarifes públiques

per a sòcies i
socis d'ADEVIC



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya

Volem que tu participis i col·laboris!

Per a pròximes edicions ens agradaria comptar amb la teva col·laboració... Com? Compartint activitats, informació, experiències...

No dubtis i fes-nos arribar propostes!

Comparteix programacions, idees, imatges... aquí tot té cabuda!

En pròxim números, volem consolidar les seccions fixes:

- **Els nostres associats:** secció on poder compartir i divulgar accions, tallers, dinàmiques.... i tot allò relacionat amb els nostres objectius comuns de l'educació a favor de l'educació viària.
- **L'Entrevista:** una entrevista personal d'alguna persona interessant.
- **Entitats col·laboradores:** una secció per donar visibilitat als acords i convenis de col·laboració que ADEVIC ha formalitzat amb diverses organitzacions, les estratègies i accions que ens uneixen en un camí conjunt: la Mobilitat Segura i Sostenible.
- **Avantatges:** informació de serveis o avantatges preferents destinats als nostres socis.
- **La Formació:** una proposta de programació didàctica dels nostres col·laboradors de FORMACCIÓ.
- **Terra Enllà:** secció per conèixer altres activitats de la resta de l'Estat o de l'extranger.
- **Xarxes Socials:** de vosaltres, socis, col·laboradors i simpatitzants.
- **Agenda:** programació d'activitats que poden resultar de l'interès dels lectors



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya



Associació pel Desenvolupament
de l'Educació Viària a Catalunya